



Un essai détaillé
de Christian HUBERT



Renault Scenic 1.9 dCi



La concurrence

Citroën Picasso 1.6 HDI Tentation	20.400 €	4m28	110 ch
Daewoo Tacuma 2.0 CDX	17.400 €	4m35	121 ch
Fiat Multipla 1.9 JTD 115 SX	19.550 €	3m99	115 ch
Mazda Premacy 2.0 TDVi Si	18.199 €	4m30	121 ch
Ford C-Max 1.6 TDCi Ambiente	19.150 €	4m33	109 ch
Nissan Tino 2.2 dCi Visia	20.950 €	4m26	112 ch
Opel Zafira 2.0 DTI Comfort	22.220 €	4m18	100 ch
Renault Scenic 1.9 dCi Expression Confort	22.500 €	4m26	115 ch
Toyota Corolla Verso 2.0D-4D Linea Luna	19.620 €	4m24	90 ch
Volkswagen Touran 1.9 TDi 105 Base	23.350 €	4m39	105 ch

La fiche technique

Longueur	4m26
Largeur	1m81
Hauteur	1m62
Empattement	2m68
Poids	1.530 kg
Coffre	de 430 à 1.840 dm ³
Pneus	205/60R 1535
Réservoir	60 litres
Moteur	4 cyl. en ligne, injection directe, turbo, rampe commune
Cylindrée	1870 cc
Puissance	115 ch à 4.000 t/m
Couple	300 Nm à 2.000 t/m
Transmission	AV
Alésage - course	80x93

A l'arrêt



Un peu plus volumineuse que la génération précédente (8 cm en longueur, 2,5 en hauteur et 2 en largeur), le Scenic II est un Espace en miniature et un membre à part entière de la famille des Mégane dont il ne partage pourtant que 30% des pièces. Même la planche de bord est toute différente.

Les espaces de rangement se sont multipliés (grâce, notamment, à la disparition du frein à main), et la modularité a beaucoup progressé, tant en possibilités qu'en facilité. Et on peut oublier, pour ceux qui veulent sept places, que le grand Scenic sera bientôt disponible et offrira 23 cm de plus (18 au porte-à-faux, 5 à l'empattement).

Sur la route



La boîte manuelle Nissan à six rapports est particulièrement bien adaptée à cette auto qui, sans être un foudre de guerre, remplit largement son contrat. Le moteur est déjà bien connu, mais bénéficie d'une nouvelle suralimentation qui lui fait gagner 30 Newton-mètres, offrant ainsi l'excellent couple de 300 Nm. Malgré une prise au vent latérale, le comportement est quasi aussi fiable que sur la berline.

Porte-monnaie



En ramenant la puissance de 120 à 115 ch pour la Belgique, cette version échappe à la TMC et gagne un cheval fiscal. Malgré son poids, il sera difficile de dépasser les 8 litres. Le prix de base est correct, mais les équipements, précieux ou gadgets, sont loin d'être gratuits, que ce soit en option ou par le passage aux niveaux supérieurs.

FURIEUSEMENT

Appel d'urgence...

Deux personnes qui se battent au beau milieu de la rue. Plus moyen de passer en voiture... et – en toute hypothèse – il existe une obligation légale de porter assistance à une personne en danger! Surtout lorsque celle-ci vous implore d'appeler la police. On prend son GSM et (quel est le numéro d'urgence, encore?) on forme le 101. Au bout de six ou sept sonneries: toujours pas de réponse. Soudain, on se souvient que le 112 cela existe aussi. Autre tentative: là, on nous répond. "La police? Il faut faire le 101." Oui, mais le 101 ne répond pas. "Ici, c'est les urgences médicales." Nous ne pouvons nous empêcher de répondre: "Attendez encore un peu et cela deviendra médical, l'un ou l'autre des protagonistes va bien être blessé." Nous insistons. Le 112, c'est bien un numéro d'urgence général? "Oui, Monsieur, mais pour les GSM." Ça, c'est le comble: c'est un GSM que nous employons, ce que l'opérateur doit bien voir sur son écran de contrôle. "Appelez le 101." C'est ce que nous referons et la police arrivera dans des délais raisonnables. N'empêche: il y a tout de même quelque chose qui ne va pas. D'abord, il n'est pas normal qu'un service d'urgence ne décroche pas avec une célérité absolue. Ensuite, à l'heure des ordinateurs surpuissants et d'Internet hyperrapide, il devrait y avoir moyen de mettre immédiatement l'appelant en contact avec le bon numéro lorsqu'il confond 100 – 101 – 112... dans la panique. Sinon, qu'on le trouve!

Bruno Godaert

La marque

Renault, actuel numéro 1 en Belgique et dans d'autres pays européens, doit une bonne partie de son succès à la gamme complète qu'il produit. Néanmoins, malgré le succès de l'Espace, ce sont surtout les petites voitures de la marque au losange qui sont très populaires.

Le modèle

Comme avec l'Espace, Renault a fait fort (2 millions d'exemplaires) dans le domaine des monovolumes compacts avec le Scenic. Celui d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec la première génération, c'est en quelque sorte un Espace en miniature, et, en même temps, un membre à part entière de la famille Mégane, mais avec sa personnalité propre et ses caractéristiques.

Les versions

Renault n'a pas lésiné sur les versions du Scenic II. On en compte pas moins de... 50 différentes et qui seront bientôt 82 avec l'arrivée du Grand Scenic. Trois motorisations à essence (1.6 de 98 et de 113 ch et 2.0 de 134 ch) et trois motorisations diesel: (1.5 dCi de 82 et de 100 ch, 1.9 de 115 ch).

Quatre niveaux de design (Authentique, Expression, Dynamique et Privilège) et trois niveaux d'équipement (Référence, Confort et Luxe), il y en a vraiment pour tous les goûts!



L'équipement (Confort)

Aide au stationnement	S
Antibrouillards AV	S
Banquette AR rabattable	S
Boîte automatique	pas disponible sur diesel
Climatiseur automatique	570€
Cruise control	420€
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir	1.200€ (uniquement sur Dynamique et Privilège)
Jantes en alu	300€
Lève-vitres électriques	S
Ordinateur de bord	S
Peinture métallisée	320 €
Projecteurs au xénon	850€
Rétroviseurs électriques	S
ASR + ESP	600€
Siège AV réglable en hauteur	S
Sièges AV électriques	S
Sièges chauffants	300€
Système navigation	1.740€
Surveillance pression des pneus	200€
Toit ouvrant	1.200€
Volant réglable hauteur et profondeur	S
Radio CD	620€

Les chiffres

Vitesse maximum	186 km/h	Consommation sur route	5,0 l
De 0 à 100 km/h	11,4 sec	Consommation mixte	5,9 l
Km départ arrêté	33,1 sec	Prix achat	22.500 €
Garantie	2 ans, kil. illim.	Taxe circulat.(10 cv)	344,16 €
Consommation urbaine	7,4 l	Taxe mise en circul.	x €



Le bilan

Renault avait placé la barre très haut avec la première génération des Scenic. Aujourd'hui, la Scenic I fait presque figure d'ancêtre et la Scenic II a des arguments pour maintenir sa position dominante, dans un contexte plus difficile puisque pratiquement tous les grands constructeurs généralistes sont venus au monovolume compact. Le Scenic II, tout en conservant le nouveau style maison, parvient à bien se démarquer de la Mégane. Les équipements sont remarquables, mais souvent réservés aux versions haut de gamme.